Consejo Consultivo de Canarias

D I C T A M E N 9 3 / 2 0 2 4

(Sección 2.ª)

San Cristóbal de La Laguna, a 22 de febrero de 2024.

Dictamen solicitado por la Excma. Sra. Alcaldesa-Presidenta del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria en relación con la *Propuesta de Resolución del procedimiento de responsabilidad patrimonial iniciado por la reclamación de indemnización formulada por (...), en nombre y representación de (...) y (...), por daños personales y materiales ocasionados como consecuencia del funcionamiento del servicio público viario (EXP. 22/2024 ID)*[*].

F U N D A M E N T O S

I

1. Se dictamina sobre la Propuesta de Resolución (PR) de un procedimiento de responsabilidad patrimonial tramitado por el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, tras serle presentada una reclamación de responsabilidad patrimonial por daños que, se alega, han sido causados por el funcionamiento del servicio público viario, de titularidad municipal en virtud del art. 25.2.d) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local (LRBRL).

2. Es preceptiva la solicitud de dictamen, según lo dispuesto en el art. 11.1.D.e) de la Ley 5/2002, de 3 de junio, del Consejo Consultivo de Canarias (en adelante, LCCC), habida cuenta de que las personas interesadas reclaman de forma conjunta, en concepto de indemnización, la cantidad total de 25.885,44 euros, superando los límites cuantitativos establecidos por el precitado artículo de la LCCC, en relación con el art. 81.2 -de carácter básico- de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (en adelante, LPACAP).

3. En el análisis a efectuar de la PR, resulta de aplicación la citada LPACAP, así como la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público

[*] **Ponente: Sr. Belda Quintana.**

(LRJSP); la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de Bases de Régimen Local (LRBRL); la Ley 14/1990, de 26 de julio, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas Canarias y la Ley 7/2015, de 1 de abril, de los municipios de Canarias (LMC).

4. En el procedimiento incoado, los reclamantes ostentan la condición de personas interesadas en cuanto titulares de un interés legítimo [art. 4.1.a) LPACAP], puesto que se reclama por los daños personales y materiales sufridos como consecuencia, presuntamente, del funcionamiento del servicio público viario municipal. La compañía aseguradora, además, se encuentra legitimada activamente, de acuerdo con lo dispuesto en el art. 43 de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de contrato de seguro, como consecuencia de haber sufragado los gastos de asistencia sanitaria que le fueron facturados a su asegurado.

Además, y según consta en el expediente administrativo, los interesados actúan por medio de representante, cuyo poder de actuación consta debidamente acreditado.

La legitimación pasiva le corresponde a la Administración municipal por ostentar la competencia sobre el servicio público a cuyo funcionamiento se vincula el daño [arts. 25.2.d) y 26.1.a) LRBRL], deduciéndose del expediente que en la zona del accidente se presta el mismo de forma directa por el propio Ayuntamiento.

5. Al amparo de lo establecido en el art. 107 LMC, la competencia para resolver el presente procedimiento de responsabilidad patrimonial le corresponde a la Sra. Alcaldesa, sin perjuicio de las delegaciones que éste pueda efectuar en otros órganos municipales.

6. Además, el daño es efectivo, evaluable económicamente e individualizado, de acuerdo con lo prescrito en el art. 32.2 LRJSP.

7. El procedimiento se inició dentro del plazo de un año desde la producción del daño, tal y como exige el art. 67.1 LPACAP, pues la reclamación se presentó el 31 de mayo de 2022 ante el Cabildo Insular de Gran Canaria, quien la inadmitió por ser incompetente al producirse el accidente en una vía cuya competencia corresponde al referido Ayuntamiento, a quien le remitió la reclamación, la cual se formuló respecto de unos daños ocasionados el 12 de diciembre de 2021, por lo que se cumple el requisito de no extemporaneidad.

II

En lo que se refiere al hecho lesivo, cabe trascribir lo manifestado al respecto en el escrito de reclamación inicial, en el que se manifiesta que:

«PRIMERO.- Mi mandante, (...), era en la fecha del accidente que en el hecho segundo se describe, propietario de la motocicleta marca (...)- (...), matrícula (...), asegurada en (...), cuya marca comercial es (...), con póliza nº MO02202104783918, lo que acredito con el DNI y permiso de conducir de mi mandante, el Atestado nº 3940/21 de la Policía Local de Las Palmas de Gran Canaria y la mencionada póliza que acompaño como documentos nº 2 a 4, respectivamente, dejando señalados los archivos de la Jefatura Provincial de Tráfico de Las Palmas, Policía Local de Las Palmas de Gran Canaria y aseguradora citada a los oportunos efectos probatorios.

SEGUNDO.- Sobre las 14:50 horas del 12 de diciembre de 2021 (...), circulaba con su citada motocicleta por la GC-1 sentido Sur, y al tomar el carril de desaceleración que acceder a la rotonda de la calle (...), debido al estado en el que se encontraba el asfaltado de la vía, al pasar con la rueda delantera de la motocicleta por uno de los baches, perdió el control de la motocicleta cayendo al suelo.

Tras el accidente, mi mandante fue atendido por los servicios de emergencia y trasladado al Hospital Insular, donde le realizaron las correspondientes curas.

Del referido accidente la Policía Local de esta Capital levantó el Atestado nº 3940/21 anteriormente citado, al que incorporaron un reportaje fotográfico del estado de la vía y de la motocicleta, y cuyo informe dice textualmente:

«Según manifestación de la pareja y madre del conductor, el accidentepudo haberseproducido como consecuencia de un descontrol de la motocicleta debido a gravilla en la vía y a varios baches adicionales. (Obsérvese reportaje fotográfico)».

TERCERO.- A consecuencia del mencionado accidente mi mandante sufrió lesiones, siendo trasladado en ambulancia al Hospital Insular, presentando a la exploración " (...) pequeña herida en cato ojo derecho, + excoriación anterior de abdomen (quemadura de fricción área de mesogastrio) y múltiples escoriaciones en ante pie derecho ipsilateral, manos cara anterior y posterior áreas hipotenar izquierda rodillas". El diagnóstico principal fue POLICONTUSIONES y se le prescribió curas diarias en su Centro de Salud, cuyo último Parte de Consultas, de fecha 05/05/2022 informa:

«Paciente que tuvo accidente de tráfico el 12/12/2021 con caída de la motocicleta debido al mal estado de la vía, lo cual provocó QUEMADURAS POR FRICCIÓN y POLICONTUSIONES, permaneciendo con movilidad reducida y recibiendo curas diarias por enfermería seguimiento médico hasta el 10 de febrero de 2022. Actualmente continúa con secuelas que requieren tratamiento local».

Como documento nº 5 se acompañan los informes médicos de urgencias y de contraste del Hospital Insular, informes de curas y Parte de Consulta del Centro de Salud de San José, y como documento nº 6 las fotografías de las heridas sufridas por mi mandante, dejando señalados los archivos de los citados centros médicos a efectos probatorios.

CUARTO.- Asimismo a consecuencia del mencionado accidente la motocicleta de mi mandante sufrió daños valorados por el Gabinete de peritaciones, (...) en TRES MIL DOSCIENTOS NOVENTA Y OCHO EUROS CON SETENTA Y NUEVE CÉNTIMOS (3.298,79€), como acredito con el mencionado informe pericial que acompaño como documento nº 7 y 7 bis, cuyos archivos dejo señalados a efectos probatorios.

(...)

SÉPTIMO.- La suma de la indemnización por lesiones y secuelas (22.298,65€) y el importe de la reparación de los daños de su motocicleta (3.298,79€) asciende a 25.597,44 euros, que es la cantidad total que se reclama mi mandante (...)

OCTAVO.- El Hospital Insular facturó a (...) los gastos de la asistencia sanitaria prestada al conductor de la motocicleta asegurada, que ascendieron a DOSCIENTOS OCHENTA Y OCHO EUROS (288,00€) y que ésta abonó el 13 de febrero de 2022, y que, en consecuencia, es la cantidad que reclama».

III

1. En cuanto al procedimiento, se inició con el escrito de reclamación de responsabilidad patrimonial presentado por el representante de las personas interesadas el 31 de mayo de 2022 ante el Cabildo Insular de Gran Canaria, quien la inadmitió por ser incompetente al producirse el accidente en una vía cuya competencia corresponde al referido Ayuntamiento, a quien le remitió la reclamación, la cual se formuló respecto de unos daños ocasionados el 12 de diciembre de 2021, como ya se dijo.

2. El día 23 de septiembre de 2022 se dictó por la Jefa de Sección de Responsabilidad Patrimonial el Acuerdo por el que se admitió a trámite la reclamación formulada. Previamente, se había emitido el informe del servicio de patrimonio del Ayuntamiento acerca de la competencia del Ayuntamiento, teniendo en cuenta el lugar exacto en el que se produjo el accidente, en el que se señaló que «*Consultado el Inventario de Bienes y Derechos del Ayuntamiento de las Palmas de Gran Canaria, se verifica que el tramo de la vía de acceso que discurre desde la señal indicadora de salida de la autovía hasta la rotonda se encuentra incluida en el mismo, procedente de las cesiones obligatorias del Plan Parcial San Cristóbal*».

3. Constan en el expediente diversos informes de los servicios actuantes, siendo de interés el informe de la Sección de Vías y Obras del Ayuntamiento, en el que se afirma que:

«1. Consultada la base de datos de esta Sección, no se han encontrado partes de anomalías o desperfectos relacionados con el lugar del suceso.

2. Visitado dicho emplazamiento el día 21 de octubre de 2022, se aprecia que se trata de la vía de acceso de la GC-1 a la rotonda existente en la confluencia de las calles (...) y (...), estando la velocidad limitada a 40 km/h al entrar en dicho tramo.

3. El desperfecto tiene unas dimensiones de unos 6,00x0,80 m2, estando situado a unos 0,90 m de la línea blanca de la derecha, según el sentido de la marcha, y a unos 2,30 m de la de la izquierda y, produce desniveles de hasta unos 2,80 cm».

Además, obra en el expediente el Atestado de la Policía Local, en el que consta que:

«P.C.: El punto de conflicto se ubica en el lugar donde se encuentra el socavón, por lo que al estar tan próximo estos dos puntos (P.P.R y P:C.) determina la conducción distraída o desatenta del conductor, sin prestar la atención debida a la circulación, circunstancia ésta que agrava por su posición sentado en el sillín de la motocicleta, tiene una visión más elevada del socavón.

- Por todo lo expuesto, esta Instrucción estima que la causa principal de accidente de circulación que nos ocupa, es el factor humano ya que un conductor circulando por una vía con la velocidad limitada a 40 km/h el- tiempo de detención ante cualquier imprevisto, en condiciones normales es de 14 metros, esta distancia se compone de tiempo de percepción del obstáculo, tiempo de reacción y tiempo de detención, lo que determina que la causa principal de accidente de circulación es la conducción distraída o desatenta sumado a la velocidad inadecuada para las condiciones y circunstancias de la vía.

- Se extiende para hacer constar que tomando como referencia los datos obtenidos del informe realizado por los Policías que actúan en un primer lugar y que se dirigieron al Servicio de Urgencias del Hospital Insular lugar donde se encontraba el conductor de la motocicleta, manifestación espontánea del conductor de la motocicleta implicado en el presente accidente de circulación así como los datos obtenidos en la Inspección ocular realizada en el lugar de la vía es Parecer de este Instrucción que el accidente de circulación se produce:

- Siendo las 14:50 horas del día 12 de diciembre de 2021, en la vía denominada GC-1 A.M. sentido Norte-Sur en el carril de desaceleración hacia la rotonda de la calle (...).-

- Tramo de vía donde se produce el accidente de circulación limitada la velocidad a través de señal vertical a 40 km/h.-

- Se observa la reparación en la rodadura de los vehículos de cuatro ruedas, en la mitad derecha de la vía, por lo que teniendo en cuenta que la vía tiene un ancho de 4,00 metros lo que supone que el socavón se encuentra a un metro del margen derecho de la vía, quedando tres metros para la circulación de un vehículo de dos ruedas.

Estimando los datos obtenidos en la inspección ocular en la vía que nos ocupa, y aplicando los puntos de interés en el desarrollo de un accidente de circulación como son:

P.P.P. Punto de percepción posible (lugar desde es posible visualizar el peligro) P.P.R: Punto de percepción real (lugar donde deberíamos ver el peligro)

P.C.: Punto de conflicto (lugar donde se produce el accidente de circulación)

A esta circunstancia se le ha aplicado la altura de un conductor de motocicleta que es de 1,50 meteros aproximadamente debidamente sentado.

P.P.P.: el punto de percepción posible del obstáculo en la vía, en las condiciones de circulación del conductor de la motocicleta está situada en el tramo de límite de circulación a 60 km/h aproximadamente unos ocho metros antes de llegar a la señal de límite de velocidad de 40 KM/h lo que se supone una distancia de unos 41,00 metros aproximadamente.

P.P.R: este punto, se ubica muy próximo al punto del conflicto (socavón) ya que el conductor del vehículo, se ve sorprendido por la presencia de éste, aun así teniendo casi tres metros a la derecha del socavón para circular, además de pasar con frecuencia por el lugar al vivir en la zona de (…).

Manifestación espontánea en el momento de ser atendido en el servicio de urgencias del Hospital Universitario Materno Insular, donde manifiesta que " (...) Paciente quien refiere se encontraba en motocicleta aprox. 80 km por hora quien refiere posterior subida de cuesta y pavimento irregular pierde control de la misma con lo cual sale expedido de la misma aprox. 2-3 metros de distancia"

En su propia exposición al médico de urgencias manifiesta que en el momento del accidente de circulación iba circulando a 80 km/h doblando así la velocidad máxima permitido donde ocurre el accidente de circulación y en dicho momento».

4. Además, se acordó la apertura del periodo probatorio, practicándose las declaraciones testificales propuestas por el reclamante, y se le otorgó el trámite de vista y audiencia, presentando escrito de alegaciones.

5. El día 12 de enero de 2024 se formuló la Propuesta de Resolución definitiva, de sentido desestimatorio.

6. Se ha sobrepasado el plazo máximo de seis meses para resolver siendo el silencio administrativo de carácter desestimatorio (arts. 21.2 y 91.3 LPACAP). Sin perjuicio de los efectos administrativos y, en su caso, económicos que ello pueda comportar, sobre la Administración pesa, sin embargo, el deber de resolver expresamente (art. 21.1 y 6 LPACAP).

IV

1. La Propuesta de Resolución desestima la reclamación efectuada, pues el órgano instructor considera que no concurre relación causal entre el funcionamiento del servicio público viario y los daños reclamados por las personas afectadas, ya que la negligencia del interesado ha ocasionado la plena ruptura de dicha relación causal.

Así, al respecto se señala en la PR que:

«Con respecto a la realidad del acontecimiento, puede resultar que efectivamente el día 12 de diciembre de 2021, el lesionado con su vehículo sufriera daños por la presencia de un bache en la calzada del carril de desaceleración de la GC-1 acceso a la Rotonda-(...).

Pero lo que no ha quedado determinado es si la causa exclusiva y excluyente fue la presencia del socavón en la calzada, esto es, si tal y como ha relatado el reclamante, la presencia del desperfecto en la calzada fue la causa del siniestro.

Tal y como se recoge en la inspección ocular efectuada, (y como relata el reclamante) se trata de un carril de "desaceleración" de salida con tramo recto y en plano ascendente, con reducción de velocidad .en el carril de desaceleración en un primer lugar a 60 km/h y posteriormente a 40 km/h.-, resultando que, tal y como relata el reclamante en su manifestación al ser atendido por el médico en el servicio de urgencias iba Circulando a 80 km/h, por lo que se encontraba doblando la velocidad máxima permitida, en el lugar del accidente (artículo 3. Conductores del Real Decreto 1428/2003, de 21 noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo de 1990, 1. Se deberá conducir con la diligencia y precaución necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto al mismo conductor como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de los usuarios de la vía. Queda terminantemente prohibido conducir de modo negligente o temerario (artículo 9, número 2, del texto articulado).

(...)

Con respecto a la carga probatoria, en la que han participado tantos testigos como ha propuesto la representación, ninguno de los mismos, ha llegado a manifestar, que vieran cómo sucede o se produce el mismo, pues no lo fueron los agentes de la Policía Local, ni su

pareja ni su madre, que acudieron una vez producido el mismo, y tampoco el último de los testigos citados (...), quien en sede testifical manifestó a preguntas de la propia parte que "A LA SEGUNDA Puede indicar cómo fue el accidente. Responde que el accidente en sí, no lo vio, estaba en la parada de guagua y escuchó el ruido y vio una persona en el suelo con su moto y se acercó" y de la instrucción "A LA PRIMERA ¿Fue testigo presencial del momento en el que suceden los hechos? Responde que lo vio en el suelo porque escuchó el ruido".

Por lo tanto, queda interrumpido el nexo causal, de conformidad con las consideraciones expuestas, toda vez que es el propio reclamante, el que accediendo a una velocidad no adecuada a un carril de desaceleración con acceso a rotonda, en el que pudo no adecuar la velocidad a las condiciones de la vía de circulación y en el que no se ha logrado acreditar fehacientemente que, fuera la presencia del desperfecto la única causa del siniestro, hemos de concluir que la Propuesta de Resolución ha de ser desestimatoria, y que no corresponde a la Corporación Local responder por los daños y las lesiones reclamadas».

2. La jurisprudencia ha precisado (entre otras STS de 26 de marzo de 2012; STS de 13 de marzo de 2012; STS de 8 de febrero de 2012; STS de 23 de enero de 2012) que *«para apreciar la existencia de responsabilidad patrimonial de la Administración son necesarios los siguientes requisitos:*

– La efectiva realidad del daño o perjuicio, evaluable económicamente e individualizado en relación a una persona o grupo de personas.

– Que el daño o lesión patrimonial sufrida por el reclamante sea consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos, en una relación directa inmediata y exclusiva de causa efecto, sin intervención de elementos extraños que pudieran influir alterando el nexo causal.

– Ausencia de fuerza mayor.

– Que el reclamante no tenga el deber jurídico de soportar el daño».

Respecto a la carga de la prueba en el ámbito de la responsabilidad patrimonial de la Administraciones Públicas este Consejo Consultivo ha venido manteniendo reiteradamente la siguiente doctrina (ver, por todos, el Dictamen 430/2023, de 2 de noviembre):

«Como hemos sostenido en múltiples ocasiones (por todos, el Dictamen 255/2021, de 18 de mayo), según el actual art. 32.1 LRJSP –similar al anterior art. 139.1 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común- requisito para el nacimiento de la obligación de indemnizar por los daños causados por el funcionamiento de los servicios públicos es, obvia y lógicamente, que el daño alegado sea consecuencia de dicho funcionamiento. La carga de probar este nexo causal incumbe al reclamante, tal como establece la regla general que

establecen los apartados 2 y 3 del art. 217 de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil (LEC), conforme a la cual incumbe la prueba de las obligaciones al que reclama su cumplimiento y la de su extinción al que la opone.

Sobre la Administración recae el onus probandi de la eventual concurrencia de una conducta del reclamante con incidencia en la producción del daño, la presencia de causas de fuerza mayor o la prescripción de la acción, sin perjuicio del deber genérico de objetividad y colaboración en la depuración de los hechos que pesa sobre la Administración y del principio de facilidad probatoria (art. 217.7 LEC) que permite trasladar el onus probandi a quien dispone de la prueba o tiene más facilidad para asumirlo, pero que no tiene el efecto de imputar a la Administración toda lesión no evitada, ni supone resolver en contra de aquélla toda la incertidumbre sobre el origen de la lesión (STS de 20 de noviembre de 2012)».

Esta doctrina resulta ser aplicable al presente asunto, como se explicará posteriormente.

3. En el presente asunto, ha resultado debidamente acreditada la versión de los hechos manifestada por el interesado, que la Administración no pone en duda, en virtud de las declaraciones testificales y, si bien tales testigos no presenciaron los hechos, sus declaraciones se corroboran mediante los diversos elementos probatorios que obran en el expediente, tales como el material fotográfico adjunto, el informe del Servicio y el Atestado de la Policía Local.

Además, los daños materiales y los personales alegados por el reclamante están debidamente acreditados y son los propios de un accidente como el referido por él.

Así mismo, también está acreditado, especialmente, por el Atestado de la Fuerza policial actuante que el interesado circulaba a 80 km/h en el momento del accidente, lo que duplica la velocidad permitida en la zona, que conocía de sobra la misma porque es en donde reside, siendo su paso por tal lugar frecuente y, además, que el socavón se hallaba en un lateral de la vía, resultando fácilmente evitable su paso por el mismo si se hubiera circulado a una velocidad adecuada por la vía**,** lo que, como se ha manifestado, no ocurrió.

4. En el Dictamen de este Consejo Consultivo 98/2021, de 4 de marzo, entre otros muchos, se ha manifestado que:

«5. En el art. 10.2 de Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobada por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, se dispone que «El conductor debe utilizar el vehículo con la diligencia, precaución y atención necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro, tanto a sí mismo como a

los demás ocupantes del vehículo y al resto de usuarios de la vía» y en su art. 21.1 se establece que «El conductor está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos y a tener en cuenta, además, sus propias condiciones físicas y psíquicas, las características y el estado de la vía, del vehículo y de su carga, las condiciones meteorológicas, ambientales y de circulación y, en general, cuantas circunstancias concurran en cada momento, a fin de adecuar la velocidad de su vehículo a las mismas, de manera que siempre pueda detenerlo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse», siendo los dos aplicables a este supuestos por las razones ya expuestas.

6. Además, este Consejo Consultivo ha manifestado en casos similares a este, tal y como se hace en el Dictamen 580/2018, de 20 de diciembre, que:

«Sobre este extremo resulta pertinente reiterar la doctrina de este Consejo sostenida precisamente en relación con accidentes ocurridos en las vías públicas, en la que se ha venido argumentando que no siempre existe nexo causal entre el funcionamiento del servicio público de conservación de las vías y los daños producidos por supuestos desperfectos u obstáculos en la calzada o por la presencia de sustancias, como acontece en este caso, porque los vehículos están obligados a transitar por ellas con la diligencia que les evite daños y por ende obligados a percatarse de los obstáculos visibles y a sortearlos. Todo ello sin perjuicio de que pudiera existir dicho nexo por una deficiente señalización, una evidente defectuosa prestación del servicio o que concurran otras circunstancias que impidan evitar dichos obstáculos.

Esta doctrina ha sido recogida, entre otros, en nuestro Dictamen 225/2016, de 12 de julio, del siguiente modo:

"En nuestro reciente Dictamen 152/2015, de 24 de abril, hemos expuesto que:

`El art. 139.1 LRJAP-PAC exige que para que surja la obligación de indemnizar de la Administración el daño alegado debe ser causa del funcionamiento normal o anormal de un servicio público. No basta por tanto que el reclamante haya sufrido un daño al hacer uso de un servicio público, sino que es necesario que ese daño haya sido producido por su funcionamiento. Tampoco basta que éste haya sido defectuoso. Es necesario que entre el daño alegado y el funcionamiento anormal haya una relación de causalidad.

El principio de causalidad parte de la constatación de que todo efecto tiene siempre una causa. Dadas unas condiciones necesarias y suficientes para que se produzca un efecto, éste siempre sucede. En idénticas circunstancias una causa produce siempre el mismo efecto. Una causa puede estar configurada por una serie de condiciones. Todas ellas son necesarias para que se produzca determinado efecto, pero si este no se produce al eliminar una de esas condiciones, entonces la condición eliminada será la causa determinante del resultado´.

Las vías y carreteras presentan distintos elementos que los conductores de vehículo deben tener en cuenta. Que existan obstáculos sobre la vía puede ser una condición necesaria

para que se produzcan daños, pero la circunstancia decisiva es que el vehículo no ha acomodado su marcha a las circunstancias de la vía.

En caso de accidente, tampoco es el estado de la vía la causa eficiente de la colisión, sino la omisión de la precaución debida al circular. Ese mal estado de la vía es causa necesaria pero no suficiente. Sin él no se habría producido la colisión, pero para la producción de esta se ha de unir a aquella la impericia del conductor. Sin esta impericia la colisión no se habría producido. Es esta la causa determinante del resultado lesivo (...) ".

5. También hemos reiterado en nuestros recientes Dictámenes las obligaciones que impone la legislación de seguridad vial a los conductores. En el momento de la producción del accidente, resulta aplicable el Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto legislativo 6/2015, de 30 de octubre, en vigor desde el 31 de enero de 2016 (TR LTCVM-SV) y el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre (RGC).

Dispone la legislación vigente que los conductores deben circular con la diligencia y precaución necesaria para evitar todo daño propio o ajeno (art. 10 TR LTCVM-SV); en condiciones de controlar en todo momento a su vehículo y de prestar atención permanente a la conducción que garantice su propia seguridad (arts. 13 TR LTCVM-SV); y, por último, adecuando la velocidad del vehículo al estado de la vía de manera que pueda detener su vehículo dentro de los límites de su campo de visión y ante cualquier obstáculo que pueda presentarse (art. 21 TR LTCVM-SV)».

5. Pues bien, esta doctrina resulta ser aplicable al caso que nos ocupa, la cual**,** junto con el resto de pruebas obrantes en el expediente, permite considerar que no concurre nexo causal entre el funcionamiento del Servicio y la totalidad de los daños sufridos por el accidente, ya que el mismo se debe exclusivamente a la grave negligencia del interesado, quien circulaba a una velocidad excesiva y sin la debida atención, la cual ocasiona su plena ruptura, por las razones ya expuestas.

C O N C L U S I Ó N

La Propuesta de Resolución se considera conforme a Derecho, pues se estima que la Administración municipal no es responsable del daño por el que se reclama, en virtud de los razonamientos expuestos en el Fundamento IV de este Dictamen.